

Les Cahiers	
de la recherche	
architecturale	
et urbaine	

Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine

24/25 | 2009

La critique en temps et lieux

Philippe Panerai, *Paris métropole. Formes et échelles du Grand-Paris*

Paris, Éditions de La Villette, 2008

Éric Alonzo



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/crau/319>

DOI : 10.4000/crau.319

ISSN : 2547-5746

Éditeur

Éditions du patrimoine

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2009

Pagination : 205-207

ISBN : 978-2-85822-944-4

ISSN : 1296-4077

Référence électronique

Éric Alonzo, « Philippe Panerai, *Paris métropole. Formes et échelles du Grand-Paris* », *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine* [En ligne], 24/25 | 2009, mis en ligne le 01 septembre 2017, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/crau/319> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/crau.319>

Ce document a été généré automatiquement le 23 septembre 2020.

Cahiers de la recherche architecturale et urbaine

Philippe Panerai, *Paris métropole. Formes et échelles du Grand-Paris*

Paris, Éditions de La Villette, 2008

Éric Alonzo

RÉFÉRENCE

Philippe Panerai, *Paris métropole. Formes et échelles du Grand-Paris*, Paris, Éditions de La Villette, 2008. 246 pages, 20 €.

- ¹ Dans la série des publications¹ sur la métropole parisienne qui a précédé, en 2007 et 2008, la consultation internationale de recherche et développement sur « le grand pari de l'agglomération parisienne », l'ouvrage de Philippe Panerai fait exception. Son approche est celle d'un architecte-urbaniste qui s'intéresse d'abord aux caractères formels et dimensionnels du territoire métropolitain là où d'autres y voient avant tout l'héritage d'une histoire, le symptôme d'une société ou un objet de gouvernance.
- ² De ce point de vue, la spécificité de sa contribution au débat sur le Grand Paris se traduit également dans sa capacité d'associer au texte un argumentaire visuel composé d'un corpus affûté de photographies, de croquis, de schémas et de comparaisons de plans à la même échelle. Ainsi, on retiendra dans le cinquième chapitre, « Mobilité / Centralités », la reproduction des plans des métros de Paris, Londres, New York et Shanghai (pp. 140-141, 144-145) accompagnés d'un étalon dimensionnel exprimé en kilomètres, réinscrivant la spatialité des flux dans l'étendue physique, ou comme le dirait Gabriel Dupuy, réconciliant l'urbanisme aréolaire et réticulaire². On pourra cependant regretter que ces comparaisons internationales se limitent essentiellement au réseau de transports en commun : peu de choses sont dites et montrées sur les formes et les structures des confins des métropoles étrangères. Les analyses de Londres, New York et Shanghai, en dehors de quelques données statistiques (p. 197), portent principalement sur leur centre.

- 3 L'auteur est peut-être plus original lorsqu'il étudie les spécificités de la métropole parisienne. Le deuxième chapitre, « Échelles et limites », propose une démonstration visuelle assez stimulante. L'exercice, au départ, peut paraître naïf : poursuivant le processus d'accroissement annulaire qu'a connu Paris jusqu'en 1860, Panerai procède à une série d'agrandissements strictement homothétiques de la capitale, calée sur les boucles de la Seine. Au lieu de parvenir à des configurations absurdes, il révèle des territoires gigognes qui ont déjà une identité sinon une certaine forme d'existence : ainsi, le « Grand-Paris 1 » est la ville du Vélip³ ; le « Grand-Paris 2 », le souvenir du département de la Seine, etc. Tandis que lui-même promeut en matière de gouvernance une « polycentralité hiérarchisée » (p. 222), il fait apparaître ici la structure radioconcentrique de la métropole (dont « la géométrie semble complice », p. 48) comme une des réalités manifestes de son organisation, de son histoire, et peut-être de son destin.
- 4 Si beaucoup d'éléments ne sont pas vraiment nouveaux, l'apport essentiel de l'ouvrage de Panerai réside en grande partie en sa capacité à parler et à montrer ces « formes et échelles » que l'étendue de l'aire métropolitaine rendait insaisissables pour nombre de spécialistes du Grand Paris. De ce point de vue, *Paris Métropole* présente une forte parenté avec le célèbre livre de David Mangin *La ville franchisée*, publié en 2004 chez le même éditeur, dans la même collection³. La comparaison des sous-titres est éloquent : *Formes et échelles du Grand-Paris* pour l'un et *Formes et structures de la ville contemporaine* pour l'autre. Cette ressemblance n'est pas fortuite. Les deux auteurs, architectes, ont enseigné conjointement le projet urbain à l'école nationale supérieure d'architecture de Versailles pendant une vingtaine d'années. Ce travail de refondation disciplinaire⁴ initié par Panerai – ce dernier étant de neuf ans l'aîné de Mangin – s'est traduit par l'édition tardive, en 1999, de leur publication commune, *Projet urbain*⁵, faisant suite aux fameux *Formes urbaines : de l'îlot à la barre* et *Analyse urbaine*⁶. Influencés à l'origine par la typomorphologie italienne fondée sur l'étude de la ville historique, ils vont, tous deux, à partir de la fin des années 1980, intensifier leur intérêt pour la périphérie parisienne. Témoins de cette évolution qui les a amenés à s'intéresser à des enjeux territoriaux plus vastes, *La ville franchisée* et *Paris Métropole*, publiés à quatre ans d'intervalle, peuvent être lus comme la reformulation respective de leur doctrine et leurs méthodes.
- 5 À ce titre, tout comme *Projet urbain*⁷ – et la plupart des livres précédents de Panerai –, ces écrits relèvent du « manuel » d'urbanisme. Le découpage de *Paris Métropole* en sept chapitres relativement autonomes et thématiques atteste ce genre éditorial : densités, échelles et limites, géographies, pavillons et grands ensembles, etc. Sur le fond, même s'il est principalement étayé par des exemples franciliens, le premier chapitre qui compare notamment les grands ensembles et les quartiers pavillonnaires (dont la transformation est traitée au chapitre 4) à la ville historique, présente une portée didactique qui va bien au-delà de l'étude du cas parisien. L'exposé pédagogique des relations très complexes qui associent les valeurs de densité à la forme urbaine, suivant les différentes échelles, vaut également pour beaucoup d'autres grandes villes françaises ou étrangères. En professeur savant et scrupuleux, l'auteur ne manque pas de rappeler à cette occasion les démonstrations « canoniques » dans ce domaine : celle désormais bien connue de Vincent Fouchier qui s'appuie sur trois terrains génériques bâtis avec un COS de 0,5 suivant des typologies différentes (p. 31) ou celle, plus ancienne, de Robert Auzelle qui, avec son entreprise encyclopédique à partir de 1947,

publie à la même échelle un vaste corpus de quartiers internationaux de différentes époques, modélisant par des diagrammes des rapports de densité (p. 27).

- 6 Mais Philippe Panerai est également urbaniste et, à ce titre, il n'en reste pas au constat et à l'analyse, mais se risque à des propositions. Celles-ci ne portent pas prioritairement sur l'organisation politique de la métropole, dont il déplore le « millefeuille institutionnel » tout en se méfiant des remembrements autoritaristes. Pour Panerai, le Grand Paris se réalisera d'abord par une série de mesures et de projets concrets, dont les plus urgents doivent porter sur le maillage des transports en commun lourds. Il soutient par exemple la solution du « Métrophérique » (pp. 154-163), transport public annulaire desservant la première couronne dense. Il va même plus loin, fort d'un travail mené avec l'architecte Xavier Fabre, en proposant une localisation et une typologie spécifiques : un métro en viaduc au-dessus de l'A 86, sur le modèle de celui qui est actuellement en construction à Dubaï. Le choix de cette autoroute rappelle bien sûr les projets de Banlieue 99 qui hissaient l'A 86 elle-même sur pilotis pour en faire une « autoroute de ceinture du Grand Paris » qui ne sépare pas ses deux rives. Mais près de vingt-cinq ans plus tard, celle-ci n'apparaît plus comme la limite de l'agglomération, mais comme un « véritable grand boulevard de la métropole » (p. 160). L'enrichissement programmatique de l'infrastructure existante, justifié économiquement par la propriété publique du foncier, est une manière d'offrir visuellement une nouvelle intelligibilité du territoire, objectif qu'Appleyard, Lynch et Myer assignaient déjà, en 1964, aux *highways* métropolitaines⁸. Il s'agit également pour Panerai de reconnaître les « centres et les pôles » qui se sont développés le long de cette voie qui réunit la moitié des très grands centres commerciaux franciliens. Cette prise en compte de la ville du « shopping » évite le cynisme car l'introduction de ce transport en commun est pensée comme le moteur de sa transformation, augmentant et diversifiant ses fonctions, tout en réduisant sa dépendance à l'automobile.
- 7 Ainsi le *Paris Métropole* de Panerai peut-il être considéré comme une publication d'un genre impur ou hésitant, qui oscille entre une contribution scientifique à l'étude du cas parisien, un manuel d'urbanisme métropolitain et un livre-proposition d'un architecte-urbaniste qui informe la situation par le projet. C'est dans cette liberté assumée de tresser son propos dans ces trois registres différents, que résident la limite mais aussi la richesse de l'ouvrage.
- 8 Enfin, si au regard des économistes, sociologues ou géographes qui s'intéressent à la métropole, le livre de Panerai, comme nous l'avons souligné, se distingue par sa capacité à en parler et à montrer sa forme – du quartier au grand paysage –, il en va différemment si on replace la publication dans le panorama de l'édition architecturale internationale. En effet, depuis plusieurs années les rayons des librairies et des bibliothèques spécialisées voient se multiplier les productions dédiées aux métropoles mondialisées, le plus souvent publiées en anglais par des éditeurs néerlandais ou espagnols, sous la forme d'épais volumes petit format au graphisme élaboré. On y trouve une avalanche de cartographies énigmatiques et une intrication de statistiques, diagrammes et pictogrammes souvent incompréhensibles, le tout inondé de photographies aériennes publiées en pleine page montrant les figures désormais canoniques de l'étalement pavillonnaire, des échangeurs autoroutiers, des quartiers auto-construits ou des grandes gares d'échanges multimodaux. Ces ouvrages sont généralement produits à l'occasion d'une grande manifestation « internationale » associant des contributeurs de « renom » : colloque, exposition ou autres *workshops*. Par

comparaison, d'aucuns jugeront le *Paris Métropole* de Philippe Panerai *old school*. Si l'on entend par là qu'il est le fruit de la sédimentation lente des travaux antérieurs de l'auteur (il n'avait pas publié de livre depuis près de dix ans), de la recherche patiente d'une intelligibilité des phénomènes métropolitains, et qu'il privilégie pour cela la simplicité d'un exposé didactique au spectaculaire convenu des manifestes compilatoires, alors, nous en conviendrons.

NOTES

1. Annie Fourcaut, Emmanuel Bellanger, Mathieu Flonneau, *Paris/Banlieue. Conflits et solidarités*, Grâne, Éditions Créaphis, 2007 ; Jean-Marc Offner, *Le Grand Paris*, Paris, La Documentation française, coll. « Problèmes politiques et sociaux », n° 942, novembre 2007 ; Guy Burgel, *Paris meurt-il ?*, Paris, Librairie académique Perrin, 2008.
2. Gabriel Dupuy, *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 1991.
3. David Mangin, *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Éditions de La Villette, 2004.
4. D. Mangin, « La longue marche du projet urbain » et Philippe Panerai, « Projets urbains. Quelques remarques », *EaV*, n° 1, 1995, pp. 20-25.
5. D. Mangin, P. Panerai, *Projet urbain*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1999.
6. Publiés pour la première fois respectivement en 1977 et 1980 : P. Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1997, et P. Panerai, J.-Ch. Depaule, Marcelle Demorgon, *Analyse urbaine, Marseille*, Éditions Parenthèses, 1999.
7. « La forme choisie pour cet ouvrage s'apparente à celle d'un manuel » : D. Mangin, P. Panerai, op. cit. note 5, p. 5.
8. Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer, *The View from the Road*, Cambridge, Mass., MIT Press, 1964, p. 3.

AUTEURS

ÉRIC ALONZO

Architecte, chercheur, enseignant à l'École d'architecture de la ville et des territoires à Marne-la-Vallée, membre du Laboratoire Infrastructures architecture, territoire (Liat) de l'Énsa de Paris-Malaquais.